

## 事後評価結果（平成25年度）

担 当 課：東日本高速道路(株)高速道路計画課  
 担当課長名： 小 林 正 俊

路線名	北関東自動車道 <small>きたかんとう</small> (伊勢崎～岩舟JCT・宇都宮上三川～友部) <small>いせさき いわふね うつのみやかみのかわ ともべ</small>	事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路(株)				
起終点	自：群馬県伊勢崎市三和町（伊勢崎IC） 至：茨城県笠間市平町（友部IC） <small>いせさき さんわちよう いせさき いちま たいらまち</small>	延長	80.3 km						
事業概要	北関東自動車道は、群馬県高崎市を起点とし栃木県下都賀郡岩舟町、栃木市及び茨城県笠間市を經由して、ひたちなか市に至る延長約150 kmの高速自動車国道である。								
事業の目的・必要性	北関東自動車道は群馬、栃木、茨城3県の主要都市と茨城港を結ぶとともに、東京から放射状に伸びる関越道、東北道及び常磐道と連結して高速道路ネットワークを強化し、更に上信越道、中部横断道と一体となって、東京から半径100～150 km圏を環状に結ぶ路線である。								
事業概要図									
事業の効果等	事業期間	事業化年度	H9年度	用地着手	H11年度	供用年	(計画) H23年度 (実績) H22年度	変動	0.9倍
		都市計画決定	H2年度	工事着手	H12年度				
	事業費	計画時	(名目値) 4,159億円 (実質値) 5,233億円		実績	(名目値) 3,646億円 (実質値) 4,542億円		変動	0.9倍
	交通量	計画時	21,700台/日 (平成24年度)		実績	25,000台/日 (平成24年度)		変動	114%
	旅行速度向上	33 → 63 km/h (供用前現道→当該路線) (全通前) (全通後)		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道+当該路線) (全通前) (全通後)		83 → 38件/億台キロ			
	費用便益分析結果 (事前) ※1	B/C	4.8	総費用	2,551億円	総便益	12,181億円	基準年	H20年
	費用便益分析結果 (事後)	B/C	4.2	総費用	4,866億円	総便益	20,490億円	基準年	H25年
事業遅延によるコスト増	費用増加額		— 億円		便益減少額		— 億円		
事業遅延の理由									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>◆所要時間の短縮        [北関東3都市間の所要時間の変化]        北関東道の全線開通に伴い、北関東3県の主要都市間の所要時間が短縮        群馬県庁（前橋市）～栃木県庁（宇都宮市） 約2時間30分→約1時間40分        栃木県庁（宇都宮市）～茨城県庁（水戸市） 約2時間20分→約1時間30分        群馬県庁（前橋市）～茨城県庁（水戸市） 約4時間 →約2時間10分</p> <p>◆地域活性化の支援        [沿線地域で進む工業立地]        北関東3県の工場立地件数は平成10年以降、全国平均に対し約2倍と大幅に上回る。        平成10年以降の工場立地件数        全国47都道府県平均：400件、北関東3県平均：700件超        北関東道の沿線地域では向上や生産拠点を集約する動きが活発化しており、北関東道を軸とした産業集積が進んでいる。        [大型小売店舗数の増加]        北関東道の各ICから半径5km以内には高速道路の近接性による集客の期待から大型小売店が多数立地。特に群馬県は約55%が5km以内に立地。        大型小売店の立地に伴い、地域の雇用の増加等に寄与。        他数項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目        特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】        ・最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認。        CO：日平均値の年間2%除外値 0.405～0.667 ppm（10ppm以下）        NO<sub>2</sub>：日平均値の年間98%値 0.029～0.035 ppm（0.04～0.06ppm以下）</p> <p>【騒音】        ・騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認。        測定値：昼間48～57dB 夜間47～53dB（環境基準：昼間70dB 夜間65dB）</p> <p>その他評価すべきと判断した項目        特になし</p>
事業評価監視委員会の意見	<p>原案のどおり対応方針（案）を了承</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>沿線人口は、全国平均と比較して同程度。        県内総生産は、全国平均と比較して増加傾向。        自動車保有台数は、貨物自動車および乗用車は減少傾向にあるが軽自動車は増加傾向。</p>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>所要時間の短縮、交通事故減少、広域的なネットワークの形成、地域活性化への支援など、様々な整備効果が発現されており、更なる事後評価の必要性はないものとする。        引き続き地域と一体となった利用促進に努めていく。</p>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>本事業で得られた事業の効果や本事業への取組み、事業による環境保全などの結果を蓄積することにより、今後の事業に活用していく。        事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと思われる。</p>
特記事項	<p>特になし</p>

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※1. 事前はH20年度に実施した伊勢崎～岩舟JCTの再評価（全体事業）を記載